

Tramway de Québec à 8,4 G\$

Chronique du 6 novembre 2023

Comme d'autres, j'ai été estomaqué d'apprendre que les coûts du projet tramway de Québec auraient pu atteindre jusqu'à 12 milliards de dollars (G\$). Je le suis à peine moins de réaliser que le maire Bruno Marchand propose que la Ville de Québec se fasse maître d'oeuvre du projet, ce qui permettrait théoriquement d'en réduire les coûts à 8,4 G\$. Car même ce chiffre m'apparaît déraisonnable.

Quel serait un coût « raisonnable » ?

Je me suis mouillé sur ce sujet lors d'une chronique récente. Globalement, les coûts de réalisation de tout projet d'envergure sont aujourd'hui supérieurs d'environ 40 % par rapport à ce qu'ils étaient il y a 3 ans. La COVID est passée par là, entraînant les dérèglements économiques et l'inflation que l'on connaît trop bien. Puisque le coût qui était annoncé était 4 G\$, la règle du environ 40 % en supplément m'a fait dire que le projet serait acceptable à 5,5 G\$, montant sommairement détaillé au tableau qui suit.

Évaluation à mes yeux « raisonnable » des coûts de réalisation du projet tramway de Québec

	Longueur Km	Coût unitaire (millions)	Total (millions)
Infrastructure ^(note 1)	19	125 \$	2 413 \$
Partie souterraine ^(note 2)	2	750 \$	1 500 \$
Matériel roulant ^(Note 3)			569 \$
Povision pour imprévus et autres dépenses			1 019 \$
Total			5 500 \$

Note 1 : Le projet en large partie similaire, en même temps que le plus dispendieux récemment lancé à Montréal, est celui du prolongement du SRB Pie-IX, au prix de 167 M\$ pour un linéaire de 1,8 km, soit 93 M\$ au kilomètre. La marge ici retenu, 32 M\$ / km, est largement suffisante pour couvrir les coûts de la plateforme tramway et d'électrification du corridor.

Note 2 : Il s'agit en fait de 875 M\$ / km, puisqu'il faut ajouter les 125 M\$ / km du point précédent. Au total, ces 2 km de tunnes et 2 stations souterraines sont ici dotés d'un budget de 1 750 M\$.

Note 3 : Seul le contrat signé avec Alstom pour le matériel roulant est pris en compte. L'autre partie de ce contrat, totalisant 768 M\$, n'a pas à être considérée au niveau des coûts de réalisation du projet puisqu'elle couvre l'entretien et l'opération du matériel roulant sur une durée de 30 ans.

Vous aurez remarqué que j'ai mis des guillemets à **raisonnable**. Pour cause :

- À 5,5 G\$, le projet de Québec serait déjà le tramway plus cher du monde;

- Je rappelle par ailleurs qu'à 7 G\$, le prolongement de la ligne Bleue jusqu'à Anjou s'annonce comme le projet de métro le plus cher du monde;
- Sans oublier qu'à 36 G\$, le Projet structurant de l'Est (PSE) aurait été le métro léger le plus cher du monde;

Le Québec serait donc champion du monde dans toutes les catégories de modes guidés de transport collectif. N'eut-il pas été préférable que nous soyons champions du monde dans le sens inverse, les moins chers plutôt que les plus chers ?

C'est vous dire combien je ne m'explique pas le coût avancé de 8,4 G\$, près de 3 G\$ de plus que ce que j'ai déjà de la peine à qualifier de raisonnable :

- À la Ville de Québec de rendre public le détail de ses coûts de projet;
- En veillant à distinguer entre les coûts de **RÉALISATION** du projet et les coûts ultérieurs d'**OPÉRATION** du système (voir ma chronique du 5 octobre).

Comparaison avec le REM

Je vais répondre ici à une question posée par le maire Marchand : « Pourquoi, quand c'est 8 milliards pour le REM à Montréal, ce n'est pas un problème ? » (La Presse, 1^e novembre)

Une première partie de la réponse se trouve au niveau des caractéristiques de ces deux projets, résumées au tableau ci-contre. Le réseau REM est **trois fois et demie plus long** que la ligne unique du projet de Québec. Le premier compte également **4 fois plus de tunnels** que le second, tout comme **deux fois plus de stations souterraines**.

Fort de tels chiffres, on s'attendrait à ce que le coût du REM soit beaucoup plus élevé que celui du projet tramway. Or, la réalité est toute autre : au km de réseau, **le REM est trois fois moins cher que le tramway** de Québec, à peine plus cher lorsque rapporté aux stations.

Comparaison entre le REM et le Tramway de Québec

	REM	Tramway
Coût du projet (millions)	9 000 \$	8 400 \$
Longueur réseau (km)	67	19
En souterrain	8	2
En surface	59	17
Coût au km (millions)	134 \$	435 \$
Nombre de stations	26	29
En souterrain	4	2
En surface	22	27
Coût à l'unité (millions)	346 \$	290 \$

En fait, ces quelques chiffres démontrent soit que le REM est une aubaine, soit qu'à 8,4 G\$, le projet tramway est excessivement cher.

L'autre distinction capitale est que chez le REM, c'est le maître d'oeuvre CDPQ-Infra qui assume l'essentiel de la facture, quand la Ville de Québec voit sa contribution financière plafonnée à 10 %.

J'en conclus que le maire Marchand a été **bien imprudent** de mettre en parallèle les coûts du REM et ceux de son projet tramway.

Une différence de nature

Implantés en souterrain, les modes guidés, métro, métro léger ou tramway, coûtent tous sensiblement le même prix. En surface, il est normal qu'un tramway moderne soit plus cher à construire qu'un métro léger du type du REM. Car il y a une importante différence de nature entre ces deux technologies.



La photo de gauche montre qu'en surface, le REM est **exclusivement une technologie de transport** qui, pour l'essentiel, fait fi de l'espace urbain traversé. La photo de droite montre qu'au contraire, le tramway moderne est un instrument de redéfinition de la ville et de son mode de fonctionnement. Ce qui implique des travaux de grande envergure :

- Les infrastructures souterraines – aqueduc, égouts, gaz, réseau électrique et autres – présentes sous la plateforme du futur tramway doivent être déplacées. On en profite pour tout remettre à neuf. Ainsi, un éventuel bris d'une infrastructure ne forcera pas l'arrêt du service tramway;
- Pour cause, le tramway devient tout au long de son tracé la colonne vertébrale des quartiers traversés, un outil essentiel à leur bon fonctionnement, voire à la sécurité de leurs habitants, nombre d'entre eux n'ayant d'autre moyen de se déplacer;
- Le tramway moderne est plus qu'un mode de transport : il est l'occasion de rendre la ville à ses habitants, d'en faire une ville plus sécuritaire, plus conviviale et plus belle. Cet objectif prend la forme d'un réaménagement complet de l'espace public, allant jusqu'au « **façade à façade** », ce que l'image de droite illustre parfaitement.

Vous imaginez bien que tout cela a un coût... avant-même qu'il soit question du tramway proprement dit et de sa plateforme. Ce travail infrastructures souterraines + réaménagement de l'espace public vient tout juste d'être complété sur l'étroite avenue des Pins, au coût de 45 M\$ / km¹.

Ceci pour dire qu'un projet de tramway moderne est plus qu'un projet de transport : c'est un regard neuf posé sur la ville, la volonté de la réenchanter, bref, l'outil d'un projet de ville conforme aux exigences du XXI^e siècle.

Il est normal que cela ait un prix... lequel doit néanmoins demeurer raisonnable.

¹ Je vous invite à aller voir : le résultat est magnifique, la rue la plus laide du Plateau transformée en l'une des plus belles.